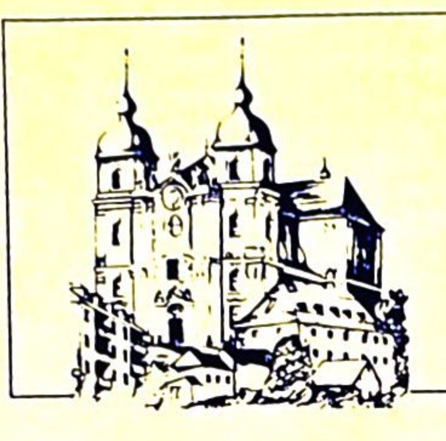


Heimatkundliche Beilage

zum Amtsblatt der
Bezirkshauptmannschaft Amstetten

Nr. 285 | 1. August 1994 | 21. Jahrgang

EISENBAHNEN - WIESO SO ?

(Kurt Schober)

Zum Bau einer Eisenbahn braucht man vorerst einen plausiblen Grund - Ursache und Zweck. Dann braucht man eine Konzession, und man braucht viel Geld. Alles Voraussetzungen, bis zu deren Vorhandensein viel diskutiert wird, es viele Meinungen gibt. Bis der erste Zug fährt, wird vieles anders, als man es vorher wünschte oder plante.

Die erste Schienenbahn in Österreich war die Pferdeeisenbahn von Gmunden nach Budweis über Linz. Grund: man suchte schon lange einen Weg nach Böhmen, um das habsburgische Salz aus dem Salzkammergut leichter transportieren zu können. Gerstner d.J. war der Baubeauftragte - er begann in Budweis und baute nach Süden. Nach 50 km mußte er gehen, weil er so baute, daß man später auch mit Dampfloks fahren könnte. Es wurde dann M. Schönerer eingesetzt, der so baute, wie man es von ihm verlangte, nur für Pferdebahnbetrieb - nachher mußte man zusperren. Gerstner wurde nach Rußland gerufen. Dort baute er für den Zaren eine private Dampfbahn von St.Petersburg nach Zarskoje-Selo.

Die erste Dampfeisenbahn war die Kaiser-Ferdinand-Nordbahn. Grund: Man brachte die polnische Kohle nach Wien und weiter. Energie: endlich Kohle, nicht mehr nur Holz. Auf der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn war auch die Bahn erstmalig durch einen Unfall vor Gericht. Urteil: Auf jedem Zug muß ein streckenkundiger Bediensteter sein, der den Abfahrauftrag gibt und der der Chef des Zuges in verkehrsdienstlicher Hinsicht ist; er ist auch für die Signalbeobachtung verantwortlich. Die zweite Sicherheit: eben ein Zugführer.

Das nächste Problem war die Erreichung des Meeranschlusses in Triest. Planungsauftrag für die Semmeringstrecke war 1843 - schon ein Jahr später war die Planung fertig. Erst als man in Wien während der Revolution die Schienen der Südbahn verbog und abmontierte, war der Baubeginn am Semmering, er galt als Arbeitsbeschaffungsprojekt. Die Bahn war von der Armee als strategisch wichtig befunden worden. Feldmarschall Johann Josef Wenzel Graf Radetzky war auch dafür. Baukosten: 1844 geschätzt 5 Millionen Gulden österreichische Währung - bei Baubeginn wurden bereits 10 Millionen angenommen - die Endabrechnung brachte 23 Millionen. Die Presse war sehr kritisch: Sie sprach von Verbrechen am Staatswohl - Verschleuderung von Staatsgeldern. Ein Untersuchungsausschuß im Reichsrat wurde erwogen - es kam nicht dazu. Der Ingenieurclub war äußerst schlecht auf das Vorhaben zu sprechen - anderes wäre besser, meinte er.

Dann kam etwas ganz anderes: Im mittleren Europa schmiedete man Bahnbaupläne, und man schlug Österreich vor, eine Bahnlinie nach Westen zu bauen. Das schien ganz ohne Grund zu sein. Entlang der Donau hatte man doch schon eine Poststrecke mit

Anschluß in Salzburg und Passau an Bayern. Man plante schließlich von Wien - Penzing - Hütteldorf - Purkersdorf nach Tullnerbach, um dort nach dem Tullnerfeld zu gelangen und eben nach St.Pölten zu kommen. Dagegen hatte das Militär strategische Einwände. Deswegen fährt man noch heute den Wienerwaldberg bei Rekawinkel hinauf und schleppt Millionen Tonnen Zuglast, die man westseits wieder abbremsen muß. Zur Zeit versucht es die "Neue Bahn", über das Tullnerfeld zu kommen - nach 137 Jahren.

Einige Orte waren bestrebt, z.B. Ybbs/Donau, die Bahn fern vom Ort zu halten - man hat ja die Donau (Ybbs bekam 1907 eine private Straßenbahn). In der Nähe von Hubertendorf glaubte man, die Bahn so zu legen, wie heute die Autobahn. Der Bürgermeister von Amstetten, Carl Kroiss, und Begleitung waren beim Kaiser und Innenminister; diese besprachen, daß die Bahn über Amstetten geführt werde. Schließlich: auch die Autobahnmeisterei weiß warum: Geländerutschungen. Baubeginn war 1856.

Die alte Eisenstadt Steyr bemühte sich im April 1855 sehr, die Trasse der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn möglichst nahe an Steyr vorbei zu erwirken. Es waren der Bürgermeister und 3 Gemeinderäte in Wien. Ohne Erfolg - Auch heute, bei der Planung für die "Neue Bahn", keine Chance! Es kam zum Bau und Betrieb einer an die Kaiserin-Elisabeth-Westbahn anschließenden Lokomotiv-Eisenbahn von St.Valentin nach Villach, mit Abzweigung nach Amstetten, Mösel und Klagenfurth - auf Grund eines Patentes vom 20.9.1865 (Konzessionsurkunde). Es war dies eine Privatbahn.

Die Namensgebung der neuen Bahnstrecke erfolgte auf Ansuchen eines Komitees der Handelskammern von Oberösterreich, Steiermark, Kärnten, Triest, Görz und Udine mit 21.2.1865. Der Name des kaiserlichen Kronprinzen Rudolf wurde gewählt: "Kronprinz Rudolf-Bahn".

Die Baugeschichte: Berggerichtsadvokat, Bürgermeister von Steyr, Dr. Jakob Kompaß, legte schon am 8.11.1860 ein Majestätsgesuch beim Kaiser vor. Am 19.6.1863 erhielt Kompaß die Bewilligung, Vorarbeiten durchzuführen. Am 21.2.1865 begannen Trassierungsarbeiten durch den Wiener Ing. Franz Kozda.

Dazu muß man wissen: 3.7.1866 war die Schlacht bei Königgrätz. Die Preußen hatten 1920 Tote. Österreich hatte 5658 Tote Die Zündnadelgewehre der Preußen waren gegen die von hinten zu ladenden Gewehre der Österreicher ausschlaggebend gewesen. Josef Werndl in Steyr hatte mit seinem Werkmeister Karl Holub im Jahre 1863 Hinterladergewehre mit Tabernakelverschluß entwickelt. Mit kaiserlicher Entschließung vom 28.7.1867 wurde die Genehmigung zur Einführung des Werndlschen Hinterladergewehrmodells bei allen neu zu erzeugenden Handfeuerwaffen in der Armee erteilt. Bis 1882 war ein Großteil der europäischen Heere mit diesen Gewehren ausgerüstet. Die Waffenproduktion ging dann zurück. (Josef Werndl machte auch 1884 eine Ausstellung, in der die Erzeugung des elektrischen Stromes mit Wasserkraft demonstriert wurde. Es gab erstmals eine elektrische Beleuchtung von Plätzen und Straßen mit Bogenlampen, in Steyr. Nur während der Schau). Die Zeit machte Werndl zum "Waffenschmied des Kaisers", und Steyr war die Schmiede. Durch die Aktivitäten Werndls und den Druck der verlorenen Schlacht war der Bau des 1. Teilstückes der Kronprinz-Rudolf-Bahn beschleunigt worden. Die Frachten für Steyr waren bisher nach St. Peter - Seitenstetten auf der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn und von dort mit Pferdefuhrwerk über den Wachtberg nach Steyr geführt worden. Nun kam es zum Baubeginn der Kronprinz-Rudolf-Bahn im Frühjahr 1867. Die Eröffnung der 1. Teilstrecke bis Steyr war am 15.08.1868. Bereits am 12. Mai 1868 aber kam die erste Lokomotive in Steyr an. Die Inbetriebnahme der Strecke nach Steyr verzögerte sich daraufhin noch ein wenig durch die ab dem 25. Mai 1868 durchgeführte Abbrechung und die Auswechslung der ursprünglichen, vom Ministerium aber abgelehnten Ramingbachbrücke. Am 15. August 1868 also wurde der Personen- und Frachtenverkehr von St.Valentin her nach Steyr eröffnet. Nicht viel später wurde auch die Strecke Steyr-Weyer (Kastenreith) eingerichtet, für deren trassierte Strecke am 13. Juli 1868 die ministerielle Begehung angefangen hatte. Am 20. August 1872 wurde die Strecke Weyer-Rottenmann eröffnet. Am 10. August 1873 wurde die Strecke Hieflau-Eisenerz für den Personenverkehr eröffnet. Der Abschluß für 1872 ergab bei der Rudolfsbahn ein Reinerträgnis von 640492 Gulden 88 Kreuzer !. Die Betriebsmittel: 61 Loks samt Tender, 8 Tender-Loks, 203 Personenwagen, 1279 Lastwagen.

Die Streckenführung nach Steyr war sehr billig ausgeführt worden. Die Brücke über die Enns zwischen Steyr und Garsten war nur aus Holz gebaut worden.

Auf der Strecke Amstetten - Kastenreith erfolgte am 11.11.1872 die feierliche Eröffnung, wobei am 30. August 1872 die erste Lok nach Waidhofen kam. Erst als der Markt Amstetten Aktien in der Höhe von 1000 Gulden gekauft und der Realitätenbesitzer Schwarz Grund für den Bau zur Verfügung gestellt hatte, war die Entscheidung für die Abzweigung ab Amstetten getroffen worden. Es war eine äußerst gute Investition - mit riesigem Gewinn für Amstetten!

Die Kronprinz Rudolf-Bahn ermöglichte einen Bahnanschluß für die gesamte südliche Monarchie.

Sie ist insgesamt im Bergland, ganz besonders aber durch das Gesäuse. Am 8.2.1924 kam eine Lawine vom Tamischbachturm nach Hieflau, erfaßte einen

Zug und ein Straßenfahrzeug, staute die Enns und überschwemmte die Bahnhofanlagen. Daraufhin hat man am Berg eine Lawinenstation gebaut, wo man eine eventuelle Gefahr rasch erkennt und die Strecke sperren kann. So gefährlich die Strecke zeitweise ist, so schön ist es hier zu fahren. Dieser Flügel wurde von Haus aus besser gebaut, mit Eisenbrücken.

In Amstetten war das Heizhaus, die Werkstätte, der Bahnhof. Eine Menge leitende Bedienstete kamen aus dem Süden, aus Kärnten und Krain.

Den Konzessionären dieser Privatbahn wurden jährlich 5 % Reinertrag vom aufgewendeten Anlagekapital verrechnet (Bauspardarlehen 6 %, Tilgung 0,2 %). Am 14.12.1877 kam es zur Verstaatlichung der Bahn mittels Gesetzen. Ab 1.1.1880 übernahm der Staat die Betriebsführung. Am 28.8.1887 erfolgte die Einlösung der Aktien. Die KK Staatsbahnen behoben nun die Mängel an der Bahn, und es folgten viele technische Verbesserungen: Der Oberbau wurde verstärkt, alle Holzbrücken in Eisenbrücken ausgetauscht. Diese Arbeiten waren deshalb nötig, da die Staatsbahn über die Route Wien - Amstetten - St. Michael - Villach - Pontafel bzw. Laibach als Konkurrent zur privaten Südbahn auftrat. So bis 1924! Fahrplanmäßig wurden schon ab 1878 direkte Züge (Schnellzüge) von Wien- West über Amstetten nach Klagenfurth oder nach Bad Ischl geführt. 1888 fuhr ein Courierzug Wien-West - Amstetten - Pontafel. Am 4.11.1895 ging ein Luxuszug von Wien-West bis Nizza, mit Schlaf-, Speise- und Salonwaggon.

Romantische Dampflokzeit! Man fuhr auch später von Amstetten - Bischofshofen Personenzüge. Ein ehemaliger Lokheizer (Hr. Johann Zehetner) erklärte mir, daß von Amstetten bis Bischofshofen gut 5 - 6 t Kohle verheizt wurden! Man rechne einmal hoch, wie viele tausende Tonnen das waren - für alle Züge.

Daß dabei die Importeure gute Geschäfte machten, die Bahn durch die ausländische Zulieferung erpressbar war, ist verständlich. Daß die Kohlenbarone kein Interesse zeigten, zu "elektrifizieren", ist verständlich.

Nach dem Zusammenbruch der Monarchie 1918 verlor die immer noch private Südbahn einen Hauptanteil ihrer Strecken. Von Wien bis Marburg verlief nun für Dampflok eine Strecke für Marburg - Unterdrauburg - Drautal - Pustertal über Franzensfeste bis Brenner ebenso. Die Kronprinz-Rudolf-Bahn war lediglich ab Thörl (Tarvis) weggekommen.

Die Vorrangstellung des Flügels von Amstetten währte bis zum 2. Weltkrieg. Die Deutsche Reichsbahn baute die Strecke St.Valentin - Leoben stark aus. Es wurde am Steirischen Erzberg das Erz mit der höchsten historischen Abbaurate abgebaut und zwar für das in Linz entstandene "Hermann Göringwerk" (Vöst), für das Nibelungenwerk in St.Valentin -Herzograd und die Rüstungsindustrie in Steyr. Nach dem Krieg wurde der Frachtlauf geändert, wobei die Fracht aus Osten (St.Pölten - Melk) bis St.Valentin gebracht wurde und nicht mehr über Oberland und die Demarkationslinie Gaflenz. Heute sind beide Strecken voll ausgebaute Hauptstrecken, mit elektrischem Betrieb.

Eine sehr bezeichnende Situation ersieht man aus einem Bericht des "Boten von der Ybbs" vom 27.08.1882, vor gut 100 Jahren. Man sprach von Benachteiligung der Strecke über Waidhofen - aber man kann an der interessierten Teilnahme von Persönlichkeiten an der ersten Fahrt erkennen, wie wertvoll diese Bahn der Bevölkerung war. Jetzt, nach bald 122 Jahren des Bestehens dieser Bahn, weiß man, wie verbunden man mit dieser Einrichtung ist. Man hat sich so an sie gewöhnt!

Die Verwaltungen

Ursprünglich war die Verwaltung der Kronprinz-Rudolf-Bahn in Laibach. Nach dem 1. Weltkrieg reichte die Direktion Villach bis Amstetten und St. Valentin. Noch vor dem 2. Weltkrieg wurden die Direktionen unter den Bundesländern geteilt, entsprechend war für uns die Direktion Linz. Erst nach dem 2. Weltkrieg kam Amstetten zur Direktion Wien. St. Valentin, obwohl in NÖ gelegen, kam zur Direktion Linz.

Mit Einführung der Postleitzahlen 1966 hat jedes Bundesland eine eigene Tausenderzahl (NÖ 3000, OÖ 4000). Da hat St.Valentin die Postleitzahl Oberösterreich, jedoch mit NÖ neben der Zahl. Anders in OÖ. auf unserer Strecke Gaflenz - Weyer, die haben die n.ö.Zahl mit 33..

Um die Jahrhundertwende hatte man große Pläne für Lokalbahnen. Es war eine NÖ. Landesbahn von St.Pölten über St.Leonhard/Forst - Wieselburg/E - Gresten und eine noch zu schaffende Verbindung nach Ybbsitz zu machen. Das kam jedoch nicht mehr zustande, deswegen ein Torso in Ybbsitz.

Die Ybbstalbahn - wie sie im Volk verwurzelt ist - beschreibt ein Heimatdichter, Dr. Fritz Simhandl, in seinem Buch "Gnade der Heimkehr" so treffend und lebensnah, daß es mir nicht geziemt, noch etwas hinzuzufügen. Er war nach dem 2. Weltkrieg ein Pendler auf dieser Strecke.